

Concessionários de ferrovias destacam transporte multimodal

O diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Rodrigo Otaviano Vilaça, destacou a importância estratégica da desestatização das malhas ferroviárias, que teve seu ápice em 1996. Ele participou, no dia 17/6, da mesa que tratou sobre o transporte multimodal, composta pelo ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, e pelo vice-presidente do TCU, ministro Ubiratan Aguiar, durante o seminário “Portos: em busca de soluções”, promovido pelo Tribunal de Contas da União. Vilaça apresentou comparações relativas ao desempenho do setor ferroviário entre os anos de 1997 e 2007. Segundo ele, nesse período as concessionárias teriam feito investimentos em torno de R\$ 14,4 bilhões. O resultado se traduz em crescimento da carga movimentada, de 253 milhões para 445 milhões de toneladas úteis. Esse percentual é maior se o critério utilizado for tonelada quilômetro útil, 87,6% de incremento.

O representante da ANTF destacou a redução no índice de acidentes. Em 1997, eram 75,3 acidentes para cada milhão de trens-quilômetro. Esse número chegou a 14,4, em 2007, redução de 80,9%. Os números referenciais usados internacionalmente variam de 8 a 13 acidentes por milhão de trens-quilômetro.

Outro número que Vilaça destacou diz respeito ao crescimento do transporte intermodal desde a desestatização, que teria aumentado 63 vezes.

Rodrigo Vilaça enfatizou que houve avanços nos dez anos seguintes à desestatização, mas, de acordo com ele, “o setor ferroviário pode ir mais longe”. Por isso, a ANTF elaborou agenda estratégica com 11 pontos, dos quais, quatro são os mais importantes: eliminação dos gargalos, expansão da malha, intermodalidade e tributação.

Um dos gargalos mais complicados é que há cerca de 200 mil famílias vivendo em áreas invadidas que pertencem às ferrovias, a maior parte nos grandes centros urbanos. Já a expansão da malha deve ser realizada pelo governo federal, não é obrigação contratual das concessionárias.

Para facilitar a intermodalidade, é necessário que seja instalado o Conselho Nacional de Infra-estrutura de Transportes (Conit), criado pela Lei nº 10.233, de 2001. Em relação à tributação, a ANTF busca a eliminação de impostos de importação dos componentes ferroviários, com vistas a impulsionar o setor e alavancar o desenvolvimento do país.

Atuação do TCU ajuda a desvendar fraudes em licitações

Com base em fiscalizações do Tribunal de Contas da União (TCU), a Polícia Federal realizou hoje a Operação João de Barro, que visa desarticular suposta quadrilha que teria desviado verbas para construção de casas populares. O tribunal analisou 121 convênios que envolviam R\$ 10 milhões, transferidos a 30 municípios de Minas Gerais para obras de saneamento básico, unidades de saúde, quadras poliesportivas, entre outros projetos.

O TCU constatou que, dos 30 municípios auditados, 23 estavam relacionados com esquema de fraude em licitações, desvio de recursos federais e conluio entre empresas, prefeitos municipais e comissões de licitações, no percentual de 50% dos convênios firmados com órgãos da administração federal.

As fraudes se evidenciaram por montagem de documentos e direcionamento das licitações, com participação de empresas inexistentes fisicamente ou desprovidas de estrutura administrativa e operacional, com desvios de recursos para pessoas físicas ou jurídicas, verificados na análise dos cheques e notas fiscais emitidos.

As informações do TCU contribuíram com o trabalho de investigação da Polícia Federal, que hoje cumpre 38 mandados de prisão e 231 mandados de busca e apreensão em sete estados - São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Rio Grande do Norte, Minas Gerais, Goiás e Tocantins - e no Distrito Federal.



Tribunal aponta falhas na manutenção de hidrovias

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que fiscalize efetivamente o Programa Manutenção de Hidrovias. O TCU identificou diversas falhas no Programa, tais como incapacidade de manter a navegabilidade das hidrovias, falta de articulação entre as administrações hidroviárias e dificuldade de obter licenças ambientais. O Dnit deve elaborar plano de fiscalização, com vistas a realizar fiscalizações *in loco*, além de consolidar informações sobre essas ações.

O TCU também fez determinações à Casa Civil da Presidência da República, que deverá instalar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), em até 60 dias. A Casa Civil também deverá enviar ao TCU informações sobre o resultado de reuniões ministeriais, que objetivam definir ações de Governo para solucionar pendências quanto ao uso múltiplo dos recursos hídricos.

Uma das principais questões envolve impasse entre o setor elétrico e os exportadores. É que para construir hidrelétrica, faz-se barragem, que impede a navegação. Para que o transporte hidroviário não

seja prejudicado, é imprescindível a construção de eclusa, uma espécie de elevador de embarcações, que torna a navegação possível.

No entanto, ainda não está regulamentada a exigência de construção de eclusas, por parte de concessionárias, nos empreendimentos do setor elétrico. É necessário que o Governo concatene esforços para que as novas hidrelétricas não se tornem obstáculo para o escoamento de produtos e transporte de passageiros em hidrovias.

O transporte hidroviário é mais econômico que o ferroviário, rodoviário e aéreo. Um único navio pode transportar 1,2 mil toneladas. Para transportar essa mesma carga seriam necessários 40 vagões de trem ou 60 caminhões. Hoje, o setor rodoviário responde por cerca de dois terços (67%) do transporte nacional. O hidroviário por apenas 12%. Caso o Brasil invertesse a prevalência do setor rodoviário, em favor do hidroviário, a economia estimada seria de 57%, relativa ao insumo combustível.

Essas constatações constam do primeiro monitoramento feito pelo TCU relativo a auditoria do Programa de Manutenção de Hidrovias.